

# בין "הלכת אוסם" לאלגוריתם

חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים בעידן הרכב האוטונומי —  
ייחוד העילה, שקיפות ראייתית וצדק חלוקתי

עורך אריאל פרייברג  
freiberg-law.co.il

נומי

## תקציר

חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975 (להלן: "חוק הפלת"ד"), עוצב כמשטר סוציאלי-ביטוחי המבוסס על אחריות מוחלטת, שמטרתו פיצוי מהיר, ודאי ושוויוני לנפגעי גוף בתאונות דרכים, תוך ויתור עקרוני על בירור אשמה.<sup>1</sup> בעשור האחרון — וביתר שאת לקראת אמצע העשור השלישי של המאה ה-21 — מתעצבים שני כוחות-על המעמידים את הנחות היסוד של ההסדר במתח חדש: (א) חדירת מערכות אוטומציה מתקדמות המייצרות שקיפות ראייתית חריגה באמצעות חיישנים, מצלמות, לוגים ורישום נתונים; (ב) התרחבות אוכלוסיות משתמשי דרך שאינם מבוטחים בביטוח חובה מקביל (ובפרט כלים זעירים ממונעים), המחודדת את שאלת נטל מימון נזקי הגוף.

המאמר מציג קריאה עדכנית לייחוד העילה (סעיף 8)<sup>2</sup> ולמגבלות זכות החזרה (סעיף 9)<sup>3</sup>: לא מן הטעם של התיישנות טכנולוגית, אלא כמוסדות שנועדו למציאות ראייתית אחת — ופוגשים מציאות ראייתית אחרת. הטענה המרכזית היא כי המסד הראייתי החדש אינו מחייב ביטול של שער הכניסה הסוציאלי לנפגע, אך כן מצדיק התאמה מודולרית: (1) שימור הפיצוי המהיר לנפגע; (2) שכלול ממוקד של שיבוב/חזרה כלפי גורמים טכנולוגיים במקרי כשל מערכתי מוכח; (3) הטמעת עקרון של אחריות נתונים (Data Accountability) — חובת שמירה, נגישות ורף תיעוד מינימלי של אירועי תאונה — כנדבך משלים למשטר הפלת"ד. לצד זאת מוצעת מסגרת תמחור דיפרנציאלית של "פול הפוך", המבקשת להחליף חלק מן ההבחנות הארכאיות בין נהגים, בהבחנה מודרנית בין כלים, תוך שאיפה לצמצום סבסוד צולב בלתי שקוף.

### ציטוט מומלץ

אריאל פרייברג, "בין 'הלכת אוסס' לאלגוריתם: חוק הפיצויים לנפגעי תאונות דרכים בעידן הרכב האוטונומי" — ייחוד העילה, שקיפות ראייתית וצדק חלוקתי" (2026). זמין ב-[freiberg-law.co.il/publications](http://freiberg-law.co.il/publications).

## תוכן עניינים

מבוא: בין דקויות היסטוריות למציאות דוהרת	.01
תשתית הדין: אחריות מוחלטת, ייחוד עילה וזכות חזרה מצומצמת	.02
סוף עידן הגרסאות: שקיפות ראייתית ככוח נורמטיבי	.03
סטטיסטיקה של תרבות: הגורם האנושי כמכשיר הצדקה לשינוי	.04
צדק חלוקתי במרחב רב-שחקנים: הכלים הזעירים ופרשת אסולין	.05
הצעת מסגרת: התאמה מודולרית — לא ביטול אלא ייעול	.06
"פול הפוך": תמחור סיכון דיפרנציאלי	.07
השראה השוואתית: מודל Insurer-first	.08
עמדת נגד: גבולות השינוי	.09
קשיי יישום: פרטיות, סוד מסחרי ותקינה	.10
סיכום: כשהרצוי הופך למצוי	.11
הערות שוליים	.12

## 1. מבוא: בין דקויות היסטוריות למציאות דוהרת

הדיון בדיני תאונות דרכים בישראל ממשיך להניע מטוטלת בין שאלות פרשניות-דוקטרינריות — לעיתים סבוכות ומעמיקות — לבין מציאות תעבורתית-טכנולוגית שמציבה את שאלות היסוד במקום אחר. "הלכת אוסם"<sup>4</sup>, כדימוי למחלוקות סביב גבולות יסוד "השימוש" (טעינה/פריקה מול שימוש תחבורתי), מגלמת היטב את הפרדוקס: מערכת נורמטיבית משקיעה משאבים אינטלקטואליים בהבחנות שנולדו כתוצאה מהיעדר מובהקות ראייתית, המחייבת בירור ארוך ומייגע, של שנות ה-70, בעוד שמערכות חישה, תיעוד ובקרה מבקשות להפוך את אירוע התאונה לאירוע מתועד וברור — הערפל ששרר על זירת התאונה הולך ומתפוגג עם כניסתם של אמצעי חישה וטכנולוגיה מתקדמת.

בנקודת הזמן הנוכחית (2026), הפער אינו רק אסתטי או רטורי; הוא מוסדי. חוק הפלח"ד נשען על שתי הנחות מצטברות: (א) קושי ראייתי מובנה המייקר ואף מסכל בירור אשמה ברוב המקרים; (ב) הוגנות יחסית באמצעות פיזור הנזק על פני קהילת הנהגים המבוטחים, בהינתן שמוקד הסיכון המרכזי מצוי אצל מי שנוהגים בכלי רכב מנועיים. המאמר יטען כי שתי הנחות אלה נחלשות בו-זמנית: "מהפכת הנתונים" מצמצמת את מרחב מחלוקת הגרסאות; "מהפכת המשתמשים" (ובפרט כלים זעירים ממונעים שאינם נושאים בביטוח חובה מקביל) מערערת את הצדקת פיזור הנזק על בסיס קהילה ביטוחית חלקית.

השאלה, לפיכך, איננה אם הפלח"ד ועקרון האחריות המוחלטת נכשל, אלא כיצד משמרים את תכליתו הסוציאלית מבלי לשלם מחיר של עיוורון טכנולוגי, תמרוץ חסר, וסבסוד צולב בלתי שקוף.

## 2. תשתית הדין: אחריות מוחלטת, ייחוד עילה וזכות חזרה מצומצמת

### אחריות מוחלטת — הבחירה בפיצוי כמוסד

רעיון הליכה של הפלח"ד הוא אחריות ללא תלות באשם. ההסדר נועד להבטיח ודאות ומהירות לנפגע, צימצום עלויות התדיינות, והפיכה של מוסד הפיצוי למוסד סוציאלי-ביטוחי.

### ייחוד העילה (סעיף 8) — מונופול פיצוי

ייחוד העילה נועל, ככלל, את מסלול הנוזקין כאשר קיימת עילת תביעה לפי החוק בגין נזק גוף, בכפוף לחריגים מצומצמים. מבחינה מערכתית, זהו מנגנון אנטי-ארוזיבי: הוא מונע "חזרה בדלת האחורית" להליך משפטי מבוסס אשמה, מתוך כוונה לשמור על יציבות ביטוחית ומוסדית.

### זכות החזרה (סעיף 9) — שיכוב מוגבל כבחירה תכליתית

הגבלת זכות החזרה נועדה לצמצם התדיינות משניות ולהגן על הפשטות והודאות של ההסדר. בעולם שבו הנהג הוא מוקד הסיכון, הארכיטקטורה עקבית. אולם בעולם שבו הכשל עשוי להיות תכנוני/תוכנתי/מערכתי, ההגבלה יוצרת שאלה חדשה: האם המערכת "מוחקת" תמריצים לתיקון אצל יוצרי סיכון טכנולוגיים?

### 3. סוף עידן הגרסאות: שקיפות ראייתית ככוח נורמטיבי

אם בעבר תאונת דרכים הייתה אירוע כאוטי עם מורכבות ראייתית, הרי בתי המשפט דנים כל יום בהליכים תולדת אירוע תאונתי. אחד הכלים המרכזיים לחתור להכרעה צודקת ובירור האמת תלוי במהימנות בעלי הדין. הפסיקה השלטת והדין מעניקים משקל ראייתי רב לגרסאות שנמסרו על ידי הנפגע בסמיכות לאירוע התאונתי. לעיתים לתובע כלל אין שליטה על מה שנכתב, הן מחמת מצבו עקב הפגיעה והן מחמת גורמים חיצוניים שאינם נשלטים על ידו. במצב דברים זה, האמת המשפטית עלולה להיות שונה מהאמת העובדתית — דבר שבהכרח חוטא לעקרון בירור האמת, ומשכך נוצרת סטייה גם מעקרון-העל בדיני הניזקין: השבת המצב לקדמותו.

בשונה מהמצב בעבר, עם כניסת אמצעים טכנולוגיים ואוטומציה לכלי רכב הופכים אלו מאמצעי תחבורה מנועיים בלבד לאמצעי תחבורה מתוחכמים אשר צוברים ואוצרים נתונים רבים — ראיות. מערכות חישה ותיעוד — מצלמות היקפיות, רדאר, עיבוד תמונה, לוגים של החלטות מערכת וגרסאות תוכנה — מייצרות אמת עובדתית בעלת מאפיינים כמעט בינאריים: ניתן יהיה להכריע בהליכים לא רק על סמך גרסה, אלא על סמך שלל נתונים, תיעוד והקלטה הניתנים לצפייה ולבחינה. בהקשר זה נטען כי רכב מתקדם עשוי לייצר ולעבד סדרי גודל גבוהים של מידע בכל שנייה (בין 1 ל-2 גיגה-בייט לשנייה), כך שהאירוע התעבורתי עצמו הופך למרחב של עקיבות דיגיטלית.

ככל שמרחב העובדות מתבהר ונעשה מובהק יותר, גדל הנתק בין האמת העובדתית לבין שאלות האחריות שהחוק בא לייתר.

השלכה מוסדית: חלק מן ההצדקות ההיסטוריות לוותר גורף על בירור אשמה נחלשות. אולם המסקנה אינה חייבת להיות ביטול האחריות המוחלטת והחזרת משפט האשם לתביעת הנפגע. להפך: התכלית הסוציאלית של פיצוי מהיר נותרת חיונית. השאלה היא כיצד המערכת עושה שימוש בגישה לאמת העובדתית לאחר שהנפגע פוצה — דרך מנגנוני משנה (שיבוב, תקינה, תמחור סיכון), ולא דרך העמסת הנטל עליו.

בהקשר זה, ייחוד העילה (סעיף 8) מקבל אופי פרדוקסלי: ככל שמרחב העובדות מתבהר, גדל הנתק בין האמת העובדתית לשאלות האחריות שהחוק בא לייתר. אותה תופעה משליכה גם על סעיף 9: אם הנתונים מצביעים על כשל טכנולוגי כמקור הסיכון, הגבלת זכות החזרה עלולה להפוך מפשטות מוסדית לעלות חברתית — משום שהיא מפזרת את מחיר הכשל על הקהילה המבוטחת במקום להטמיע תמריצי תיקון אצל גורם הייצור/הפיתוח/ההפעלה.

## 4. סטטיסטיקה של תרבות: הגורם האנושי במכשיר הצדקה לשינוי

שקיפות ראייתית אינה רק תוספת ראייתית; היא גם כלי לחשיפת מימד תרבותי-אנושי של הסיכון. ההפניה לנתוני הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים,<sup>5</sup> לגבי דפוסי תאונות בישראל, ממחישה נקודה מוסדית: הסיכון אינו רק פונקציה של "כלי", אלא של "אדם" — עייפות, חוסר ריכוז, שגרת עבודה, עומסים. רכב אוטונומי, לעומת זאת, אינו מושפע מרצון או מתחשב בעומס ולחצי היום-יום; הוא אינו סובל מחוסר ריכוז ואין לו הטיות קשב אנושיות.

כאן נפתח ממד ביטוחי-חלוקתי: אם פרמיית ביטוח החובה משקפת סיכון ממוצע של נהיגה אנושית, רכב המצויד במערכות ADAS<sup>6</sup> המפחיתות את רכיב הטעות האנושית עשוי לשלם פרמיה קולקטיבית שאינה תואמת את פרופיל הסיכון שלו — ובכך נוצר **סבסוד צולב** שמחליש תמריצים לאימוץ טכנולוגיות בטיחות. במילים אחרות: כאשר הטכנולוגיה מפחיתה סיכון באופן מוכח, שימור מחיר קולקטיבי "עיוור" עלול להיות לא רק בלתי יעיל, אלא גם בעל דירבון שלילי ביחס להצטיידות באביזרים ומערכות בטיחות המונעות תאונות.

## 5. צדק חלוקתי במרחב רב-שחקנים: הכלים הזעירים ופרשת אסולין

הצד השני של המשוואה הוא התרחבות מרחב הסיכון מצד משתמשי דרך שאינם מבוטחים בביטוח חובה מקביל. אחוז הנושאים בנטל הביטוחי משתנה לנגד עינינו. בפסק הדין בעניין אסולין נקבע כי אופניים חשמליים אינם "רכב מנועי" הנכנסים בגדר חוק הפל"ד, והדבר משליך על מסלולי פיצוי וחבות.<sup>7</sup> במישור החלוקתי, משמעות הדבר היא החרגת קבוצה של משתמשי דרך המשתתפת בסיכון התעבורתי באופן הולך וגובר, אך אינה משתתפת באופן סימטרי במימון שכבת הפיצוי הקולקטיבית.

כאשר מוסיפים לכך את המעבר ההדרגתי לכלים בטוחים יותר — בעלי מערכות מתקדמות המקטינות את הסיכון למשתמשי הדרך — מתקבלת **חוסר הלימה כפולה**: (א) מי שמפחית סיכון עשוי להמשיך לשלם פרמיה קולקטיבית גבוהה יחסית; (ב) מי שיוצר סיכון ואינו מבוטח בביטוח חובה מקביל עשוי — בתרחישים מסוימים — ליהנות ממנגנון פיצוי שממומן בפועל על ידי הקהילה המבוטחת. זהו מוקד צדק חלוקתי שדורש מענה רגולטורי שאינו בהכרח "ענישתני", אך כן מבקש לשחזר סימטריה בסיסית בין יצירת סיכון להשתתפות בנטל.

## 6. הצעת מסגרת: התאמה מודולרית — לא ביטול אלא ייעול

נקודת המוצא המוצעת היא הבחנה בין הצדקת הפלט"ד כלפי הנפגע לבין תמריצים מערכתיים כלפי יוצרי סיכון. מכאן נגזרת התאמה בת שלוש שכבות:

### 01 שכבה ראשונה: שמירת "שער הכניסה" הסוציאלי

הנפגע ממשיך ליהנות מפיצוי מהיר במסגרת החוק; אין החזרת "רכיב האשמה" לתביעתו. זו ליבת ההסדר, והיא נותרת מוצדקת גם בעידן האוטונומי.

### 02 שכבה שנייה: שיבוב/חזרה ממוקדים במקרי כשל מערכתי מוכח

כאן מוצעת התאמה זהירה לסעיף 9: יצירת מסלול מוגדר של חזרה כלפי גורם טכנולוגי כאשר מתקיימים תנאים מצטברים ברורים, כגון כשל תכנוני/תוכנתי/תחזוקתי מוכח וקשר סיבתי חד יחסית (כדי לא להפוך כל אירוע לשרשרת מומחים אינסופית). הדוח הממשלתי לעניין אסדרת המשטר הנזיקי והביטוחי לשימוש ברכב עצמאי מציג גישה שמרנית של שימור ההסדר בשלב הנוכחי, אך מציף את מוקדי החיכוך ומותיר פתח לבחינה עתידית של התאמות.<sup>8</sup>

איוון והטלת נטל מוגבר תוך הבחנה ומתן ביטוי לסוגים שונים של כלים קיים כבר כיום.<sup>9</sup> המחוקק מצא לנכון להבחין בין כלים בעלי תוחלת נזק גבוהה לבין אחרים. החוק מסדיר את חלוקת הנטל בין המבטחים עפ"י משקלם/גודלם — קל/כבד — באופן שבו מבטחי הרכב הכבד ישאו בתשלום מחצית מהנזק שגרם הרכב הקל.

### 03 שכבה שלישית: אחריות נתונים (Data Accountability)

הטמעת חובת-נתונים מינימלית ברכב מתקדם/עצמאי:

- שמירה של נתוני אירוע (Event Data) לתקופה מוגדרת;
- תקינה לאחידות פורמט, כדי למנוע "מגדל בבל" ראיתי;
- מנגנון נגישות לנפגע/מבטח/בית משפט, בכפוף למסגרת פרטיות וסודות מסחריים;
- חזקות ראיות מתונות במקרה של אי-שמירה או אי-הנגשה ללא הצדקה.

**הרציונל:** לא להחליף את הפלט"ד במשפט אשמה, אלא לאפשר למערכת להפעיל מנגנוני משנה (שיבוב, תקינה, תמחור סיכון) על בסיס אמת עובדתית, תוך שמירת הפשטות של תביעת הנפגע.

## 7. "פול הפוך": תמחור סיכון דיפרנציאלי — הבחנה בין כלים ולא בין נהגים

בהשראת לוגיקת הפול כמנגנון שיורי לסיכונים גבוהים, מוצע עיקרון סימטרי "מלמטה":

1. הבחנה בין כלים: רכב בעל מערכות אוטונומיות מוכחות (ADAS/מערכות אוטונומיות מתקדמות) יזכה להפחתת פרמיה מדורגת;
2. מניעת סבסוד צולב: הקטנת פער בין פרופיל הסיכון לבין המחיר, כדי לייצר תמריץ כלכלי לאימוץ טכנולוגיות מצילות חיים;
3. שילוב כלים זעירים: תיקון שיחייב השתתפות ביטוחית בסיסית (למשל צד ג/איש) לכלים זעירים ממונעים, כדי לשחזר הוגנות חלוקתית ולצמצם אי-סימטריה בין יוצרי סיכון למממני הפיצוי.

## 8. השראה השוואתית: מודל Insurer-first — קדימות למבוטח עם תביעה פנימית

החוק האנגלי<sup>10</sup> מדגים אפשרות מוסדית: המבטח מפצה את הנפגע כמפצה ראשוני כאשר תאונה נגרמת בידי רכב אוטומטי "בעת נהיגה עצמית", ובמקביל קיימת זכות תביעה של המבטח כלפי הגורם האחראי לאחר שהחבות הוסדרה.<sup>11</sup> אין הכרח להעתיק הסדר זה; אך הוא ממחיש את עקרון היסוד של המאמר: פיצוי מהיר לנפגע + מנגנון פנימי שמטמיע תמריצים אצל יוצרי סיכון טכנולוגיים.

## 9. עמדת נגד: מדוע לשמר את הדין בשלב זה — גבולותו של השינוי

הטיעון השמרני ראוי לדין רציני:

1. חוסר ודאות אמפירי לגבי שיעור תאונות ברכב אוטונומי והקשר בין כשלי תוכנה לתאונות גוף;
  2. סיכון רגולטורי: שיבוש רחב מדי עלול להציף התדיינויות מומחים ולהעלות עלויות ביטוח, בניגוד לתכלית החוק;
  3. יציבות מוסדית: הפלת"ד הוא מנגנון שהוכיח תועלת; שינוי מבני עשוי לייצר תוצאות בלתי צפויות.
- אשר על כן, ההצעה במאמר זה אינה מעודדת "מהפכה" חקיקתית — אלא שכבת התאמות: מינימלית כלפי הנפגע, ממוקדת כלפי המערכת, ומוגבלת באמצעות תנאי סף ראיתיים ותקינתיים.

## 10. קשיי יישום: פרטיות, סוד מסחרי, תקינה ונבולות השיבוב

### פרטיות וסוד מסחרי

חובת נתונים מחייבת איזון תלת-קוטבי: נפגעים ומבטחים זקוקים לנתוני ליבה; יצרנים מבקשים להגן על קניין רוחני; והציבור זכאי להגנת פרטיות. פתרון אפשרי הוא שכבת נתוני-ליבה מוגדרת (מהירות, מצב מערכות בטיחות, מצב אוטונומי, חיווי תקלה), שאינה חושפת קוד או מודלים.

### סטנדרטיזציה טכנית

ללא תקן אחיד, לא יהיה ניתן לעשות שימוש באותן ראיות דיגיטליות, ובמצב דברים שכזה הרעיון המוצע ייתקל במחסום שעלול לגרום לכשל. כאן נדרשת רגולציה פרוצדורלית: פורמט אחיד, חתימות, שרשרת שמירה (*chain of custody*) ואימות שלמות — כשם שנעשה במערכות אינטרנטיות ובדוא"ל.

### "לא כל באג הוא עילה"

כדי למנוע חזרה למשפט אשמה אינסופי, השיבוב חייב להיות מוגדר, מותנה בסף ראיית/תקינת, ונתמך במנגנון יישוב סכסוכים יעיל (למשל בוררות/מומחים מוגבלת). אם לא כן, נהרוס את מה שלשמו נועד הפלט"ד — פיצוי מהיר ויעיל.

### תמחור סיכון מול סוציאליזם

פרמיה דיפרנציאלית יכולה להיות "צודקת" ובו בעת גם אנטי-סוציאלית. לכן רצוי מודל הדרגתי ומוגבל של הנחות פרמיה לפי רמות בטיחות מוכרות, בכפוף לבקרת נתונים, כדי למנוע בטיחות לכאורית בלבד.

## 11. סיכום: כשהרצוי הופך למצוי — מה הופך למחייב

חוק הפלת"ד אינו מתיישן מעצם הופעת הרכב האוטונומי; להפך, תכליתו החברתית של פיצוי מהיר לנפגעי גוף נותרת חיונית. אולם בעידן שבו רכב מתקדם מייצר שקיפות ראייתית, ומקורות הסיכון מתפצלים בין נהג, תוכנה, יצרן ומפעיל — מנגנוני הליבה של ייחוד העילה וזכות החזרה דורשים שכבת התאמה, כדי שלא יהפכו לכר לתמרוץ חסר/דירבון שלילי ולחוסר הוגנות חלוקתית.

ההצעה המודולרית — שימור שער הכניסה לנפגע, הרחבת שיכוב ממוקד, והטמעת אחריות נתונים — מאפשרת למערכת להישאר נאמנה לליבת החוק, וכך בכך להטמיע תמריצים אצל יוצרי סיכון חדשים.

כך, כאשר הטכנולוגיה הופכת את האפשרי והרצוי למצוי ושגרת, המשפט אינו נגרר אחריה, אלא מגדיר מחדש את הסטנדרט המחייב: בהקצאת אחריות, בתמחור סיכון, ובהגנות חלוקתית.<sup>12</sup>

## הערות שוליים

- 1 חוק פיצויים לנפגעי תאונות דרכים, התשל"ה-1975, ס' 2(ג) (אחריות ללא תלות באשם).
- 2 שם, ס' 8 (ייחוד העילה וחריגים).
- 3 שם, ס' 7, ס' 9 (זכות חזרה והחריגים).
- 4 רע"א 418/03 אוסם תעשיות מזון בע"מ ואח' נ' יעקב סמג'ה ואח' (פורסם בנבו).
- 5 "אי-מתן זכות קדימה להולך רגל הינה העבירה השכיחה ביותר (15%) שנמצאה כגורם לתאונה חמורה, לצד אי-ציות לרמזור (13%), מעבר בין נתיבים (11%) ואי-שמירת רווח (10%)". — הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, [gov.il/he/pages/2025\\_ralbad\\_summary](https://gov.il/he/pages/2025_ralbad_summary).
- 6 ADAS — *Advanced Driver Assistance Systems* — מערכות עזר מתקדמות לנהיגה. תחת הקטגוריה ניתן למצוא, בין היתר, מערכות בלימת חירום, שמירה על נתיב, מערכות זיהוי תמרורים, סיוע בחנייה ובקרת שיט אדפטיבית.
- 7 ע"א 7023/19 עזבון המנוח אסולין ז"ל נ' דרויש (4.9.2022) (פורסם בנבו) (סיווג אופניים חשמליים והשלכות).
- 8 משרד המשפטים/ממשלת ישראל, לקראת אסדרת המשטר הנזיקי והביטוחי לשימוש ב"רכב עצמאי", 14.3.2024 (הותרת הפלת"ד בשלב הנוכחי; דיון בייחוד העילה/חזרה).
- 9 צו פיצויים לנפגעי תאונות דרכים (הסדרים לחלוקת נטל הפיצויים בין המבטחים), תשס"א-2001. באותו עניין ראו גם: בר"ע 1538/07 (מחוזי ת"א) "מגדל" נ' "הפניקס" (פורסם בנבו).
- 10 *(UK) Automated and Electric Vehicles Act 2018*.
- 11 *(UK) Automated and Electric Vehicles Act 2018*, ss. 2, 5 — מבטח כמפצה ראשוני + זכות תביעה פנימית לאחר הסדרת החבות.
- 12 בדיוק כשם שנעשה עם חגורות הבטיחות, מושבים לפעוטות ומערכות ABS שהפכו לסטנדרט מחייב.

## על המחבר

עו"ד אריאל פרייברג · מומחה לדיני נזיקין מתקדמים

עו"ד אריאל פרייברג הוא בעלים ומייסד משרד עורכי הדין **אריאל פרייברג ושות'**, ברמת גן. המשרד מתמחה בדיני נזיקין, בין היתר **בחוק הפלת"ד**, רשלנות רפואית, ייצוג נכי צה"ל ונפגעי כוחות הביטחון, ייצוג עובדי המרכזים הגרעיניים (ועדת זוהר), וסוגיות מתקדמות של אחריות וביטוח בעידן הטכנולוגי.

לצד פעילותו במשרד, משמש עו"ד פרייברג כמרצה בקריה האקדמית קריית אונו, וכחוקר בכיר במרכז לביו-אתיקה ומשפט בקריה האקדמית. במסגרת פעילותו האקדמית והמקצועית, עו"ד פרייברג כותב ומרצה על סוגיות משפטיות עדכניות בצומת שבין המשפט לטכנולוגיה, ובפרט סביב השלכות הרכב האוטונומי, ADAS ואחריות נתונים על מנגנוני הפיצוי הקיימים.

### אריאל פרייברג ושות' · משרד עורכי דין

דרך אבא הלל סילבר 7, רמת גן

office@freiberg-law.co.il · **03-7412358**

freiberg-law.co.il

© 2026 עו"ד אריאל פרייברג. כל הזכויות שמורות.  
המאמר מובא לצורכי לימוד ועיון מקצועי בלבד ואינו מהווה ייעוץ משפטי.